

日時 平成 24 年 6 月 8 日（金） 午後 3 時～午後 4 時 45 分

場所 鎌倉市商工会議所・102 会議室

議事

1. 委員の紹介

2. 議題

(1) 議事録の取り扱いについて

【事務局】 条例施行規則第 4 条及び第 6 条では、「会議は公開とする」としているため、配布資料は全て情報公開の対象としたい。

議事録は原則公開となる。

議事録は作成次第、委員各位に確認の上公開する。なお、発言者の氏名は非公開とする。

【委員一同】 異議なし。

(2) 第 1 回交通計画検討委員会のまとめ

(事務局から配布資料の説明)

(3) 鎌倉地域に係るデータ整理について

(事務局から配布資料の説明)

【●●委員】 概成済とは、都市計画決定幅員の 2/3 以上ある道路のことだが、計画幅員に整備する予定はあるのか。JR の踏切については、駅に到着する際にオーバーランしてしまうことを考慮して遮断時間を設定することは理解できるが、第 2 踏切が遮断するタイミングは、北鎌倉駅を出発するぐらいでいいのではないか。第 3 踏切についてもそう言える。駅に到着し、停車している間もなぜ踏切の遮断機が下りているのか、理解できない。

【事務局】 鎌倉市の都市計画道路の整備率は現在 33%、県平均の整備率は約 58%で、鎌倉市は非常に整備率が悪い。平成 23 年度末時点での都市計画道路の整備状況では、概成済道路の沿道には住居が軒を連ねている。その用地買収を実施しなければ整備できないが、殆どが手付かずの状態である。将来的には整備予定だが、古都保存法や史跡といった様々な制約等があり、整備できていないのが現状である。進めていきたいのだが、多くの課題があることから、整備ができていないのが実態である。

【●●委員】 踏切については北鎌倉駅に行くたびに、利用者から意見を頂いている。現状としては、平成 19 年から全く状況が変わっていない。通常、横須賀線のような複線の場合、警報器が鳴ってから列車の先頭が来るまで概ね 36 秒を確保している。これは国土交通省から定められたものに基づいて、会社が決めている。駅に電車が停まった場合と、駅を電車が通過す

る場合によって踏切の警報時間を変えたら良いという意見もあるが、技術と費用が追いついていないのが現状である。ただ、北鎌倉駅に電車が停まると、大船方面へ向かう電車も鎌倉方面へ向かう電車も、それぞれ前方にある3つの遮断機が降りてしまう。何かトラブルがあっても北鎌倉には電車を停めるなど指導しているが、なかなかそうならないときもある。

【●●委員】 36秒を守ると現状のようになるということか。

【●●委員】 その通りである。鎌倉駅の小町踏切も、鳴ってから36秒もあるにもかかわらず、踏切の中で立ち往生するお客さまがいるのも実情である。

【●●委員】 十数年前の都市計画マスタープランによると、由比ガ浜関谷線は海岸地帯だけ整備済であるが、横浜方面からくる鎌倉街道と由比ガ浜関谷線が合流する地点から南側は、3～4年前から都市計画道路を見直そうという話になっている。おそらく相当可能性の少ない都市計画道路だと思う。それから旧市内の方へ由比ガ浜関谷線は何の意味もなさないだろう。また、大町の釈迦堂を通る都市計画道路も同じである。

【事務局】 浄明寺大町線はつい最近、国の指定史跡に指定された大町釈迦堂口遺跡を通るところである。史跡のところに道路を通すと、いろいろ問題がある。由比ガ浜関谷線は化粧坂の史跡を通るが、市内の道路体系は、横方向は非常に強いが縦方向は横浜鎌倉線の建長寺のところしかない。廃止すると、横浜鎌倉線がその分の交通量を担わなければならない。平日、休日9,000台ぐらいの交通量で渋滞をしている。由比ガ浜関谷線を廃止することにより、横浜鎌倉線に負荷がかかり、今以上に混雑してしまう。由比ガ浜関谷線は実現不可能だという考えもあるが、都市計画上の廃止は難しいと考えている。将来的にも整備する方向で考えていかなければいけない道路である。

【●●委員】 今の由比ガ浜関谷線というのは、由比ガ浜の海岸から延びる20m幅ぐらいの道路だが、10年以上も今のままであり、無駄にあの道路を置いておくのは良くない。あの道路を使いパーキングロードを両脇につくってはどうか。都市計画道路には、整備するまでの法的な制限はあるのか。

【事務局】 建物に対する法的な制限は、都市計画法の53条で定められており、計画道路区域の中に3階建てや鉄筋コンクリート等の建物は建てられず、計画道路区域には2階建ての簡易的な建物までとなる。このような規制がかかるので、都市計画課としては指定を外せる道路は外そうと考えている。国の方針としては、都市計画道路の早期整備を推進していく方向だ。

【●●委員】 浄明寺大町線のところは現実問題、逗子側の通称サクラ道という道路で代替できている。この道路は、逗子側のトンネルを越したところから明石橋のところまでつながっている。

【部会長】 金沢鎌倉線でのバスの事故のことだが、120分遅れたのが、自家用車と事故を起こしたバスかどうかは判らないのか。

【事務局】 このバスについては、13:21着予定が15:21に到着しているので、14:45に生じ

た事故が原因ではないと考える。

【部会長】そこまでは、確認のしようがない。90分とか60分の遅れがある日はまだある。

【●●委員】資料の江ノ電定期遊覧バスの運行ルート路線は、定期バスの運行ルートが記載されているため、訂正をした方がよい。

【事務局】指摘の通り、再度確認を行い訂正する。

(4) 鎌倉地域地区交通計画の基本的な考え方

(事務局から配布資料の説明)

(5) 導入施策の評価と共有化

(事務局から配布資料の説明)

【●●委員】資料は、可能であれば事前に頂きたい。

平成8年度調査は通過交通量が22%となっている。前回の会議では、10年前の調査では通過交通は30%と言っていたがその違いは何か。

【事務局】前回の委員会では概数を申し上げた。この数値データは、鎌倉市が10年前に行った調査のデータであり、少し古いという意見があったが、特殊な調査をかけないと把握できないものであり、簡単に更新することはできない。10年前のデータで判断すると、正確には22%である。

【●●委員】これらのデータを検証し、次の計画を立てて実行するには、年数がかかる。鎌倉市の交通問題を改善するための予算は年々増えているのか。

【事務局】平成23年度から再度取り組み、今年度についても予算を確保している。今後は、すぐに施策を実施するのではなく、皆さんで考えた施策の社会実験を実施・評価を行い、交通事業者等として採算性が取れるかどうかも含めて検討していく。実際にパーク&ライドも、社会実験を何回か繰り返して本格実施を目指したものである。

【●●委員】予算は前よりも増えるのか。社会実験をすればお金がかかる。基本的に予算を据え置きにできないものか。

【事務局】この検討委員会を継続的にやる予算は実施計画上にも位置付けられている。

【●●委員】鎌倉は観光都市であるが、商工会議所や商店の方たちは観光と交通量との関係をどう見ているか。

【●●委員】もちろん観光客が来ていただくことは大変ありがたい。住環境と、観光客が来て頂ける良い環境のバランスが重要ではないか。今鎌倉は市内に車が多く入り、通過交通も22%ある。鎌倉市内に入る車を外側に出し、車の交通量を少なくすることも、大変重要なことである。高速道路の整備効果はどれくらいありそうか。

【部会長】通過交通が22%あるとしても、その多くが鎌倉から逗子ハイランドに行くと考え、実は鎌倉中心部を通過するのはかなり少ない。これは、交通計画としては非常に珍しい状況である。都市交通問題は、通過交通が起こしている。通過交通を環状道路に回せば都心は静穏化される。しかし、休日の鎌倉は通過交通問題ではない。これは、殆どが観光客の車が原因で混んでいる。環状道路が整備されたとしても、鎌倉に来る人が変わらなければ問題は変わらないかもしれない。ただし、一般環状道路からバスで来られるようにしたら、一気に状況が変わる可能性もあるが、大きな駐車場を整備する土地がない。環状道路ができれば鎌倉の休日交通問題が解決するとは言えない。

【●●委員】朝比奈に抜けていく道路が整備できれば非常に有効だと思う。入口ばかり整備しないで、出口も整備すべきである。

【●●委員】鎌倉葉山線は大町から逗子へ抜ける道だが、幹線道路として着色されていないのはなぜか。

【事務局】踏切は幹線道路という認識をしていない。

【●●委員】データ収集のための調査は多大な費用がかかる。調査時と比較して、現在も全体の交通量は少なく、比較的流れていると思う。今は朝比奈が一番問題になっている。歩く人が非常に増えた。例えば、大仏の前では歩行空間が圧倒的に狭く、都市計画道路で既に整備されているとなっているが、歩道がなくて危ない。スポーツサイクルと歩行者とが接触する可能性もあるのではないか。また、江ノ電は休日混んでいて、利用者が紀伊國屋辺りまで並んでいる時もある。

【●●委員】今年はJRの学生団体が非常に多く、一昨年よりも多い。世界遺産登録前に鎌倉を生徒たちに見させる目的だと想像する。例年は、ゴールデンウィークを過ぎると、夏休みまで利用客は少ないが、今年は身動きができないぐらい混雑している。

【●●委員】

江ノ電は地元の人が乗れないことが問題である。

【●●委員代理】江ノ電についても、ゴールデンウィークや正月に乗車制限はあるが、普段はそこまでない。利用客は去年、一昨年よりも今年の方が増えている。

【●●委員】歩くことと公共交通を利用することを、鎌倉は徹底したら良い。道が狭く、これ以上道路が広くなならない。世界遺産になると、非常に訪れる方が増えていく。小袋谷からバスを利用して北鎌倉から電車に乗っているが、このごろ普通の時間は小袋谷を通るまでの江ノ電のバスが非常に快適になった。土日になると通過交通や帰宅交通等で渋滞してしまうが、逆にバスに乗る人は少ない。便を減らして、確実に動かしたほうが良い。例えば1時間1本にすると、みんなの滞在時間も延ばせる。

【●●委員】利用者の立場としては、便数の頻度が命である。地域内の生活の交通手段としてのバスと、観光客の移動手段としてのバスとを分けて考えないといけない。観光目的であれ

ば、当然観光スポットでの観光時間を考えると成り立つ。しかし、生活交通では目的地に行きたい時には、待ち時間がすごく重要である。例えばバスの運行間隔が 60 分だと、平均 30 分の待ち時間になり、非常に利用しにくい状況になる。まさに休日のバスの利用者が少ないのは、その待ち時間がまったく読めないで、利用者としては使いづらい。本数を増やせばいいのか、減らせばいいのか分からない。時間通りに走れることが一番良い。一番のネックが横浜市の金沢八景に抜ける金沢鎌倉線で、次に深沢を経由するバスであり、これらの路線で定時制を確保するのが難しい。対策としては、鎌倉駅や大船駅に予備の車両を出し、駅前での乗車管理によりダイヤを組み替えて時間通りに運行するように努めている。ピーク時間帯では、出発時点では可能な限り定時制を確保するにはしているが、一定の限度を超えると、車も運転手もない状況になる。世界遺産の対象に朝比奈の切通の遺跡が入ることで、こちらも観光需要が出てくる。鎌倉市内は、歩いて観光できる範囲にかなりの施設が集中している。朝比奈の切通などは移動がバスに限られるが、車での観光も考えられる。世界遺産を前提とした交通網の確保に問題が出てくる。東京からの観光は鎌倉霊園周辺で流入交通を制限するより、朝比奈インターで止めてしまうことも必要になってくる。朝比奈峠で、大型車同士のすれ違いが 2 車線であっても難しいところから混み始め、さらに霊園から先へほとんどバスが遅れる。最終的に八幡宮の前の交差点で曲がれないという問題も生じている。

【部会長】朝比奈インターは横浜市なので相当大変だが、確かに有力なアイデアだ。

【●●委員】世界遺産の登録に関しては、神奈川県、鎌倉市、横浜市、逗子市が取り組んでいると聞いている。やはり世界遺産対策は、横浜市も取り組んでいかなければならない。鎌倉と相互連携することでの需要も出てくる。

【●●委員】住民の感覚では、称名寺はバスに頼ろうという割合が少ないのではないかと。称名寺へ行くには、京急の駅も遠くない。

【●●委員】称名寺はまさにその通りだが、鎌倉から車で移動しようとする、朝比奈を通らざるを得ない。

【●●委員】最近、お年寄りがタクシーを利用して移動する人が増えたのではないかと。

【●●委員】その通りである。

【●●委員】高齢社会の現状として、スーパーに行き買い物をするのに、車で来なくても買ったものを宅配してもらってサービスが増えてきている。また、夕方 5 時ごろになると介護事業者の車が連なって走っている。狭いところに入るので課題はあるが、介護事業者をまとめて 1 台にしたらどうか。タクシーは、高齢者はけっこう喜んで乗っている人が多い。そのへんの傾向というのは増えたのか。

【●●委員】高齢者の方には多くご利用頂いている。業界としても、介護やユニバーサルデザインといった観点で高齢者向けの対策をメインに考えていかないといけない。一方で、介護事業者がすべて、正しいやり方をしていないわけではない。タクシーと同様に認可制でやっている、事業者が簡単に増えるはずはない。介護事業者とも話をし、統合した仕事のやり

方もあるのではないかと思います。

【●●委員】 ゆくゆくはデイサービスに入らないといけない年齢になる。その送迎の車の使い方何か考えたほうが良い。

【部会長】 平成8年につくられたこの提言書に基づき、20の施策ができた。当時に比べれば、そのような交通をどうするかといった課題はある。

【●●委員】 パーク&ライドの利用者にアンケートは実施しているか。

【事務局】 年々、パーク&ライドの利用者は増えている状況であり、交通計画課には毎日のように問い合わせがある。駐車料金だけで利用でき、非常に安価で便利である。これは交通事業者と、駐車場経営者の方々の協力のおかげであり、駐車料金だけで乗車券が2名分もらえて、かついろいろな付加価値が付いているため、非常に得である。

【●●委員】 パーク&ライドについては、宣伝したい。

【部会長】 確かに増えているが、年間1万2千台である。1日に7万台ぐらいの車が入り、それを3割ぐらい減らさないといけないことから考えると、1日1万台ぐらい使ってもらわないといけない。

【●●委員】 パーク&ライドは、通年で実施しているのか。

【事務局】 パーク&ライドは平成13年から土日限定で始まり、平成17年からは平日も実施している。134号線沿いの駐車場なので、7～8月は休んでいる。

【●●委員】 本当は、夏季の時期の利用が多いので、もっと場所があれば、パーク&ライドは非常に有効な手段だ。

【部会長】 休日の問題は、まだかなり深刻だと聞いている。いろいろな複雑な調査は、十何年前にやり、それをもう一回やり直すのは厳しいだろう。パターンとして当時とあまり変わっていないだろう。交通量はいろいろ統計的なデータで最新のものを使うが、行動パターンについては、前回の調査結果を活用する。それらを踏まえ、具体的な施策の提案については、次回の部会で検討していきたい。

(6) 専門部会の今後の進め方(案)

【事務局】 今後の専門部会の進め方について、10月頃に第2回検討委員会を行う。今回が第1回の専門部会であるが、今後は7、8月に1回ずつ専門部会を開き、その中で鎌倉地域の都市計画の中にある20の個別計画について、現時点で施策が実施できているかどうかをそれぞれ再評価して頂く。それと、平成7年の市民意識調査結果と比較して、最近の市民意識がどのように変化しているのかアンケートを実施したい。

【●●委員】 駐車場の実態把握として、何回転ぐらいして、実際何台出入りしているのか把握のサンプル調査をお願いできないか。

【事務局】駐車場組合はないので、大きな駐車場の方にヒアリングを実施し、実態を把握したい。

【●●委員】統計処理的な把握で良いと思う。

【●●委員】アンケートの素案はどういうものか。1つ気になるのは、交通規制の内容や20の施策について市民が十分理解できていないのに、アンケートの実施が可能か。

【部会長】非常に重要なご指摘であり、どのようなアンケートにするかも含めて、次回議論したい。

3. その他

【事務局】次回の第2回専門部会の日程については、7月2日月曜日の午後3時を予定している。

【事務局】今回は、市民アンケートについて検討頂きたい。

以上